

Oslo, 09.02.26

# Hørings svar – krav om fartsskriver for nasjonal varebiltransport

## 1. Innledning

Yrkestrafikkforbundet (YTF) takker for anledningen til å gi innspill til høringen om innføring av krav til kjøre- og hviletid og fartsskriver for varebiler. YTF er et landsdekkende forbund i YS som organiserer arbeidstakere innen hele transport- og logistikksektoren, herunder bussjåførere, lastebilsjåførere, varebilsjåførere, logistikk- og terminalarbeidere samt andre yrkesgrupper i bransjen. Forbundet har rundt 13 500 medlemmer og arbeider for bedre lønns- og arbeidsvilkår for medlemmene.

YTF har lenge etterlyst fartsskriver og kjøre- og hviletidsregler i varebilbransjen, og støtter forslaget i høringsnotatet. Pålegg om fartsskriver for varebil nasjonalt er et nødvendig og viktig tiltak for å styrke seriøsiteten, sikre etterprøvable kontroll av arbeidstid og gi like rammevilkår i hele transportmarkedet. Samtidig mener vi at håndheving av regelverket må innrettes slik at ansvaret primært plasseres hos arbeidsgivere og oppdragsgivere fremfor hos den enkelte sjåfør, dersom tiltaket skal gi nødvendig bedring i bransjen.

Til de punktene vi har bemerkninger og kommentarer fremgår det i det følgende.

## 2. Kravet må gjelde uavhengig av vektgrense for å hindre markedstilpasninger

Merknad til høringsnotatets punkt 5.1.1 om vektgrensen.

YTF mener at kravet til fartsskriver må gjelde uavhengig av vektgrense. Dersom regelverket avgrenses til varebiler med tillatt totalvekt over henholdsvis 2 500 kg og 4 250 kg for nullutslippskjøretøy, vil aktørene raskt kunne tilpasse seg ved å ta i bruk mindre kjøretøy og dermed unngå regelverket.

Høringsnotatet beskriver selv at det er betydelige utfordringer knyttet til arbeidstidspress i varebilsegmentet som helhet, og disse utfordringene opphører ikke ved en gitt vektgrense.

Slike tilpasninger er særlig sannsynlige innen pakke-transport, hvor transporten relativt enkelt kan flyttes over på mindre biler. Et regelverk som skal ivareta seriøsitet og sikkerhet må derfor omfatte alle varebiler brukt i godstransport.

## 3. Unntaket for nullutslippsvarebiler bør fjernes

Merknad til høringsnotatets punkt 5.1.2 om nullutslippskjøretøy.

YTF mener at forslaget om å unnta elektriske varebiler opp til 4 250 kg fra kravet til fartsskriver er spesielt problematisk og må skrotes. Det finnes allerede elektriske varebiler som er fullt ut egnet til godstransport av flere europaller innenfor denne vektgrensen, og det er betydelig risiko for strategiske tilpasninger dersom unntaket innføres. Dette vil undergrave formålet med regelverket. Dersom Statens vegvesen mener det finnes særskilte former for transport der det kan være behov for unntak ut ifra hensyn til effektive og målrettede kontroller, bør dette avgrenses svært snevert. YTF ser ikke behov for slike unntak, men dersom det likevel skulle bli aktuelt, kan transport av ferdig tilberedte matretter være et eksempel på en slik snever kategori. Erfaringer fra Danmark viser at avgrensninger ut ifra vekt/volum på godset er spesielt vanskelig og tidkrevende å håndheve, og bør derfor unngås.

#### **4. Informasjons- og opplæringsbehov**

Merknad til høringsnotatets kapittel om administrative konsekvenser.

Etter YTFs vurdering er informasjonsbehovet i bransjen stort. De fleste varebilsjåførere har ikke YSK eller annen formell opplæring i kjøre- og hviletidsreglene. Mange er registrert som enkeltpersonforetak og har ikke formelt sett en arbeidsgiver med opplæringsansvar.

Mange sjåførere mangler dermed grunnleggende kunnskap om hvordan fartsskriver brukes, og hvordan regelverket om kjøre- og hviletid er å forstå. Statens vegvesen må derfor gjennomføre bred og tydelig veiledning, inkludert flerspråklig materiell. Manglende opplæring vil øke risikoen for ubevisste regelbrudd. Det er behov for å følge opp senere med krav om YSK for varebilsjåførere, jf. punkt 6 c nedenfor.

#### **5. Det bør benyttes samme type smart fartsskriver som i tungtransporten**

Merknad til høringsnotatets punkt 5.2 om hvilken type fartsskriver som skal kreves.

YTF støtter at varebiler skal benytte samme generasjon smart fartsskriver som tungtransporten.

#### **6. Andre innspill**

##### **a. Forholdet til forskrift om arbeidstid for sjåførere**

Det er ikke behandlet i notatet hvilke administrative konsekvenser forslaget får for arbeidstilsynet. Forskrift om arbeidstid for sjåførere og andre innenfor vegtransport supplerer arbeidsmiljølovens regler, for sjåførere som er underlagt kjøre- og hviletid. Forskriftens virkeområde er knyttet til kjøre- og hviletidsforskriften, og en utvidelse av kjøre- og hviletidsreglene vil derfor innebære en automatisk utvidelse av forskrift om arbeidstid innenfor vegtransport.

Statens Vegvesen er kontrollmyndighet parallelt med Arbeidstilsynet og politiet, jf. Forskrift om arbeidstid innenfor vegtransport §20. Forskriften gir en del muligheter og klargjøringer som er spesielt viktige i denne delen av transportbransjen. Vi vil gjerne benytte anledningen til å oppfordre til bruk av disse hjemlene.

Forskrift om arbeidstid innenfor vegtransport § 3 oppstiller en klar medvirkningsplikt for avsender, speditører, leverandører, oppdragsgiver og andre ledd i transportkjeden, som skal medvirke til overholdelse av arbeidstidsreglene. Dette gir kontrollmyndighetene adgang til å sanksjonere overfor de leddene i transportkjeden som kan velge seriøse eller useriøse transportleverandører. Det er her man må legge trykket for å gi disse insentiv til å velge seriøse underleverandører.

Det er en særlig utfordring med bruk av falske selvstendige i denne delen av transportbransjen. Forskrift om arbeidstid innenfor vegtransport anerkjenner denne problemstillingen, og legger til rette for å kontrollere og sanksjonere etter de reelle ansvarsforholdene, fremfor de formelle selskapsstrukturene. Disse selvstendige sjåførene er dessuten ofte i en sårbar situasjon. Dersom disse bryter kjøre- og hviletidsreglene bør man derfor prioritere å kontrollere etter Forskrift om arbeidstid innenfor vegtransport, hvor det er definert hvem som er selvstendig næringsdrivende og hvem som er arbeidstaker i § 5, og når oppdragsgiveren dermed kan og skal holdes ansvarlig som arbeidsgiver for sjåførene som arbeider for virksomheten.

#### **b. Statens vegvesen må prioritere å håndheve ovenfor arbeidsgiver og oppdragsgiver, fremfor sjåfør.**

YTF mener at innføringen av fartsskriver er nødvendig, men er også oppmerksom på at dette kan føre til et økt press på sjåførene. Høringsnotatet beskriver en bransje med sjåførere som utsettes for press på arbeidstid og lønn. Innføring av kjøre- og hviletidsreglene kan føre til et betydelig krysspess mellom arbeidsgivers eller oppdragsgivers krav på den ene siden, og myndighetenes krav på den andre. Det er utstrakt sosial dumping i bransjen, og sjåføren kan komme til å stå i en situasjon hvor man må velge mellom å overholde regelverket, eller jobbe nok til å få en lønn det er mulig å leve av.

Det er avgjørende at reaksjonene rettes mot aktørene som har mest makt til å sikre etterlevelse av regelverket, og som kan pulverisere økte kostnader på grunn av etterlevelse, gjennom økte transportpriser ut til kunde.

Å utelukkende kontrollere og reagere mot førerne vil ikke være treffsikker sanksjonering, og vil ikke bidra til å løse utfordringene i bransjen. Her er det viktig å bruke muligheten til å håndheve etter Forskrift om arbeidstid innenfor vegtransport, som også retter seg mot andre aktører enn transportør og sjåfør.

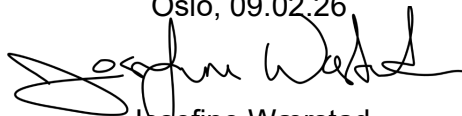
**c. Innføringen bør følges opp av krav om YSK for varebilsjåførere**

For transportører som i realiteten driver yrkesmessig godstransport, er det etter vårt syn naturlig at det stilles tilsvarende krav til opplæring som for øvrige yrkessjåførere. Et YSK-krav vil sikre at sjåførene får nødvendig opplæring iblant annet sikker last, trafikkforståelse, arbeidstid, **kjøre- og hviletid**, risikovurderinger og regelverket som gjelder for yrkestransport. De vil også bli kjent med hva fagforeninger er, noe som på sikt kan bidra til å bedre organisasjonsgraden.

**7. Avslutning**

Yrkestrafikkforbundet støtter innføringen av krav om fartsskriver og kjøre- og hviletid i varebilsegmentet. For at regelverket skal virke etter sin hensikt, er det imidlertid avgjørende at det omfatter hele varebilsegmentet, at unntakene fjernes, at oppdragsgivere/arbeidsgivere holdes ansvarlig, og at informasjonen når ut til sjåføren i egnet form og på ulike språk.

Oslo, 09.02.26



Josefine Wærstad  
Advokat

For Trude Sande  
Forbundsleder